



Perché e come rilanciare le politiche di efficienza energetica?

Relazione del Direttore Generale ANFIA

Guido Rossignoli



Roma, 19 ottobre 2010

1. La filiera automotive

2. Gli impegni dell'industria automotive per l'ambiente

3. Come rilanciare le politiche di efficienza energetica?

4. La risposta attesa dai Governi

Chi siamo



ANFIA, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, rappresenta l'intera filiera automotive ed è una delle trade associations chiave di Confindustria. Internamente è organizzata in 9 Gruppi Merceologici.

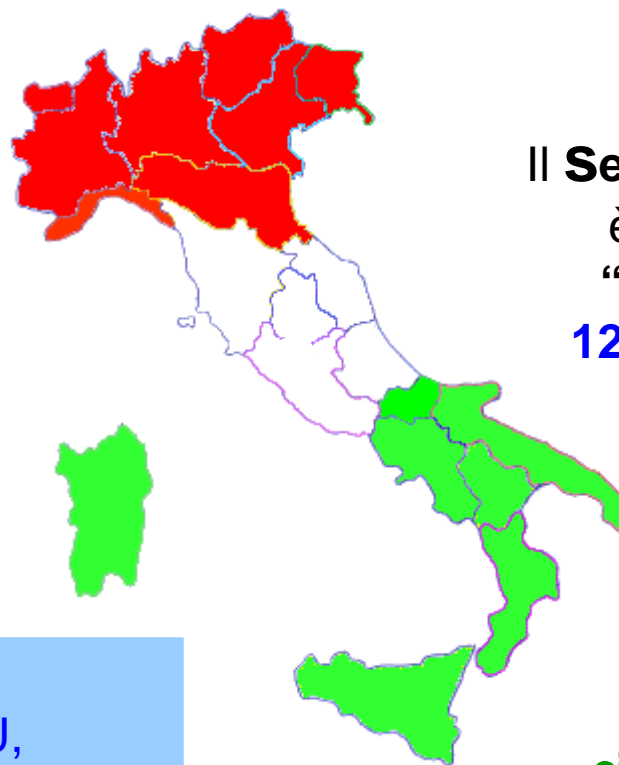


	2007	2008	2009
Aziende associate	242	275	283

+17%



La filiera Automotive italiana nel contesto europeo



Il Settore Automotive
è uno dei principali
“datori di lavoro”.
12,1 mln di addetti*
in EU, di cui
oltre 1,2 mln
in Italia

* Diretti + indiretti

In **Italia** è
rappresentato da
circa 3.500 aziende

- **1° investitore privato in R&D:**
 - circa € 20 mld ogni anno in EU,
 - quasi € 2 mld l'Italia

- **1° per entrate fiscali totali:**
 - € 377 mld in EU (3,4% del PIL EU)
 - € 67,1 mld in Italia (4,5% del PIL italiano).

Fonte: Elaborazione ANFIA su dati e stime
ISTAT, EUROSTAT, ACEA

Agenda



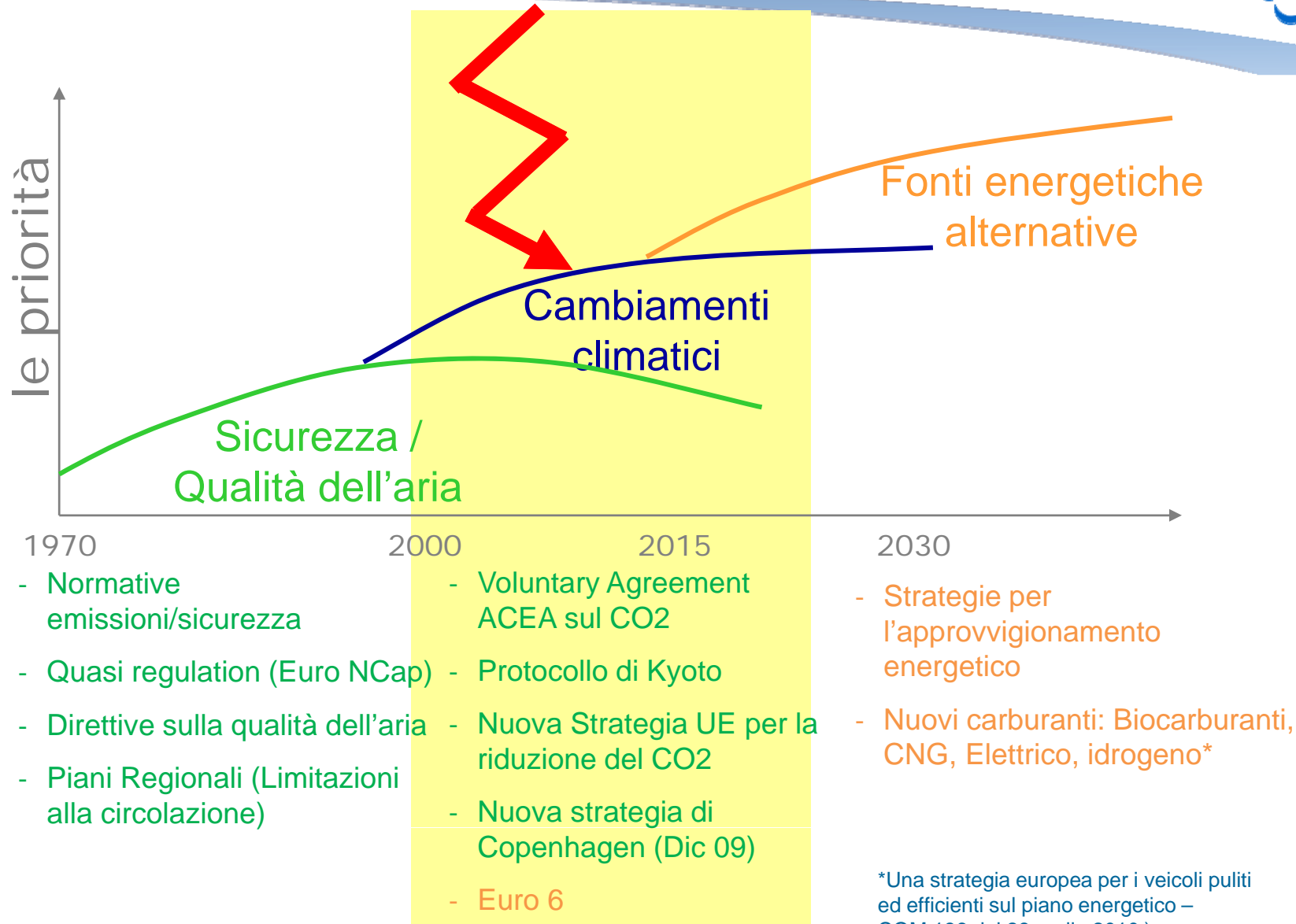
1. La filiera automotive

2. Gli impegni dell'industria automotive per l'ambiente

3. Come rilanciare le politiche di efficienza energetica?

4. La risposta attesa dai Governi

La sfida ambientale: regolamentazione



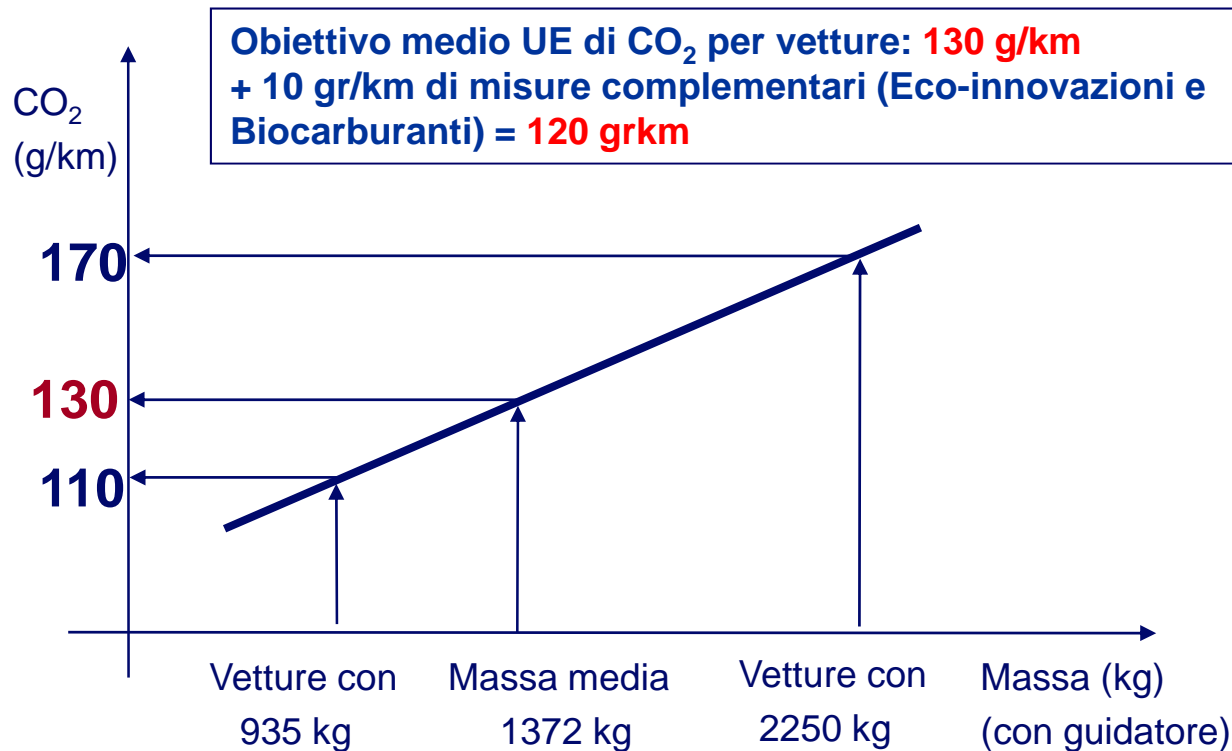
Fonte:

Riduzioni CO₂ per auto nell'Ue



Acea ha già ridotto del 17% le proprie emissioni medie
Al 2012 ulteriore riduzione del 23% delle emissioni medie
Al 2020 ulteriore riduzione del 39% delle emissioni medie

Riduzioni CO₂ per auto - Nuovo Regolamento UE



Manufacturers	Target 2012 "Slope 60%" (*) (g/km)
FIAT Group	122
PSA	126
RENAULT	127
Toyota	127
GM	129
FORD	132
Volkswagen Group	134
BMW	137
Daimler Chrysler	138
PORSCHE	144
.....
Total	130

(*) Source: EU Commission
 (data related to product ranges 2006)

Con questo Regolamento:

- Non viene applicato il principio "chi inquina paga"
- Non tiene conto degli sforzi già effettuati
- Comporta penalità sproporzionate se comparate agli altri settori

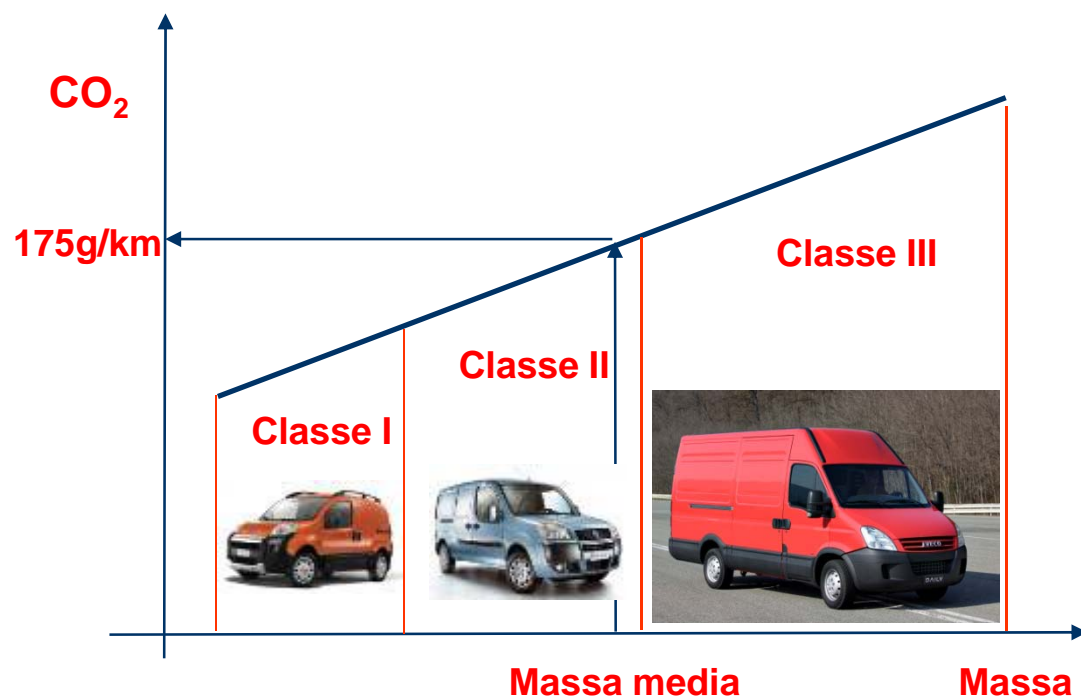
=> Aumento costo medio per vettura stimato dalla Commissione Ue = da 2000 a 3.600€/vettura

Proposta Commissione su Emissioni CO₂ LCV



La proposta della Commissione Europea ricalca quella adottata per le autovetture ignorando le specificità dei veicoli commerciali

- **Obiettivo UE:** emissioni medie annuali di **175 gCO₂/km** per i veicoli di nuova immatricolazione con due anni di phase-in a partire **dal 2014**, da raggiungere attraverso **obiettivi specifici**, basati sulla massa in ordine di marcia dei veicoli
- **Obiettivo a lungo termine:** il valore delle emissioni medie per costruttore dovrà essere pari a **135 gCO₂/km** nel 2020



Classe I: massa di riferimento < 1305 kg
Classe II: massa di rifer. tra 1305 -1760 kg
Classe III: massa di riferimento > 1760 kg

1706 kg

Consuntivo 2007: **203 g/km**

Obiettivo da 2014: **175 g/km**



Riduzione % **-14 %**

Da impact Assessment:

175 g/km - Aumento medio del prezzo di vendita: ~ 1.680 €

Per un valore di 160 g/km:
Aumento medio del prezzo di vendita: ~ 3.800 €

Agenda



1. La filiera automotive

2. Gli impegni dell'industria automotive per l'ambiente

3. Come rilanciare le politiche di efficienza energetica?

4. La risposta attesa dai Governi

Efficienza energetica: come rilanciare?



- ❑ **La nuova regolamentazione sul CO2, obbliga i costruttori a ridurre le attuali emissioni medie:**
 - **del 23% al 2012**
 - **del 39% al 2020 (target)**

- ❑ **L'obbligo di riduzione delle emissioni di CO2 comporterà un aumento del costo delle vetture**

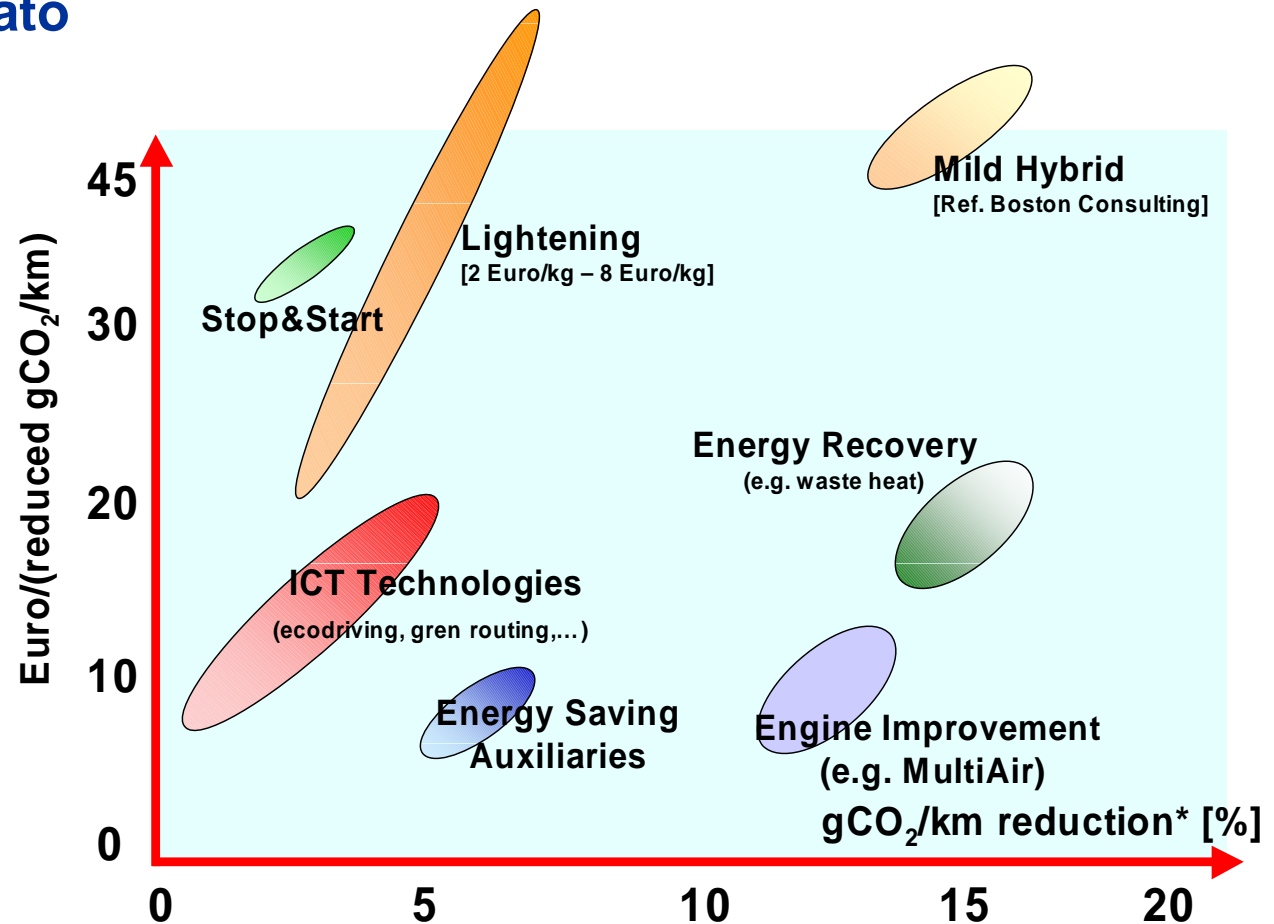
- ❑ **Se si vuole ottenere Efficienza Energetica senza aumento dei costi occorre:**
 - **fare scelte tecnologiche dipendenti dal costo/opportunità del segmento**
 - **diversificare le fonti energetiche e sviluppare nuovi carburanti**

Efficienza energetica: il nuovo paradigma tecnologico



Le tecnologie per il risparmio energetico devono essere sostenibili dal punto di vista del mercato

Posizionamento di alcune tecnologie rispetto al potenziale aumento di efficienza (riduzione di emissioni di CO₂) ed al costo

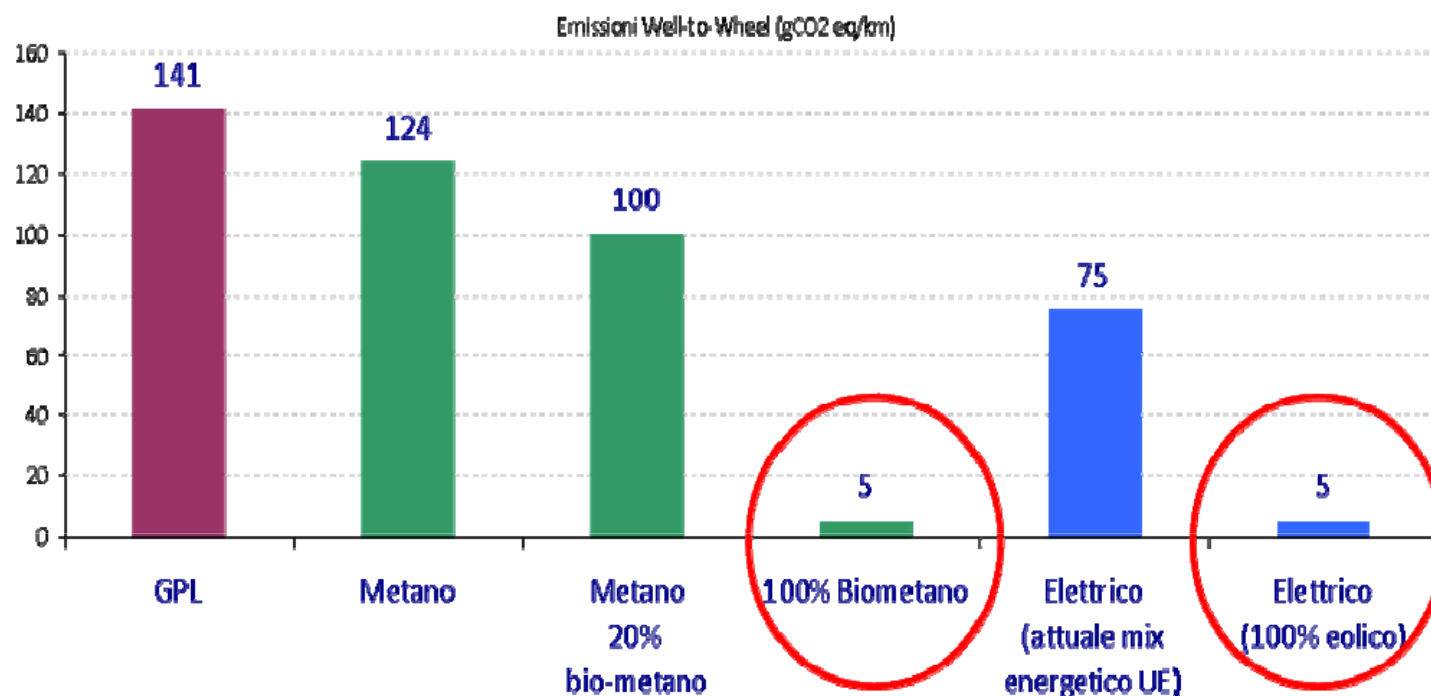


*Il beneficio in % ed il costo per gCO₂/km è stato calcolato considerando emissioni medie pari 138 gCO₂/km (valore della flotta Fiat al 2008)

Efficienza energetica: i carburanti del futuro



Risultati di uno studio dell' Istituto dell' Energia tedesco in cui vengono comparati i livelli di emissioni di diversi combustibili in ottica Well To Wheel

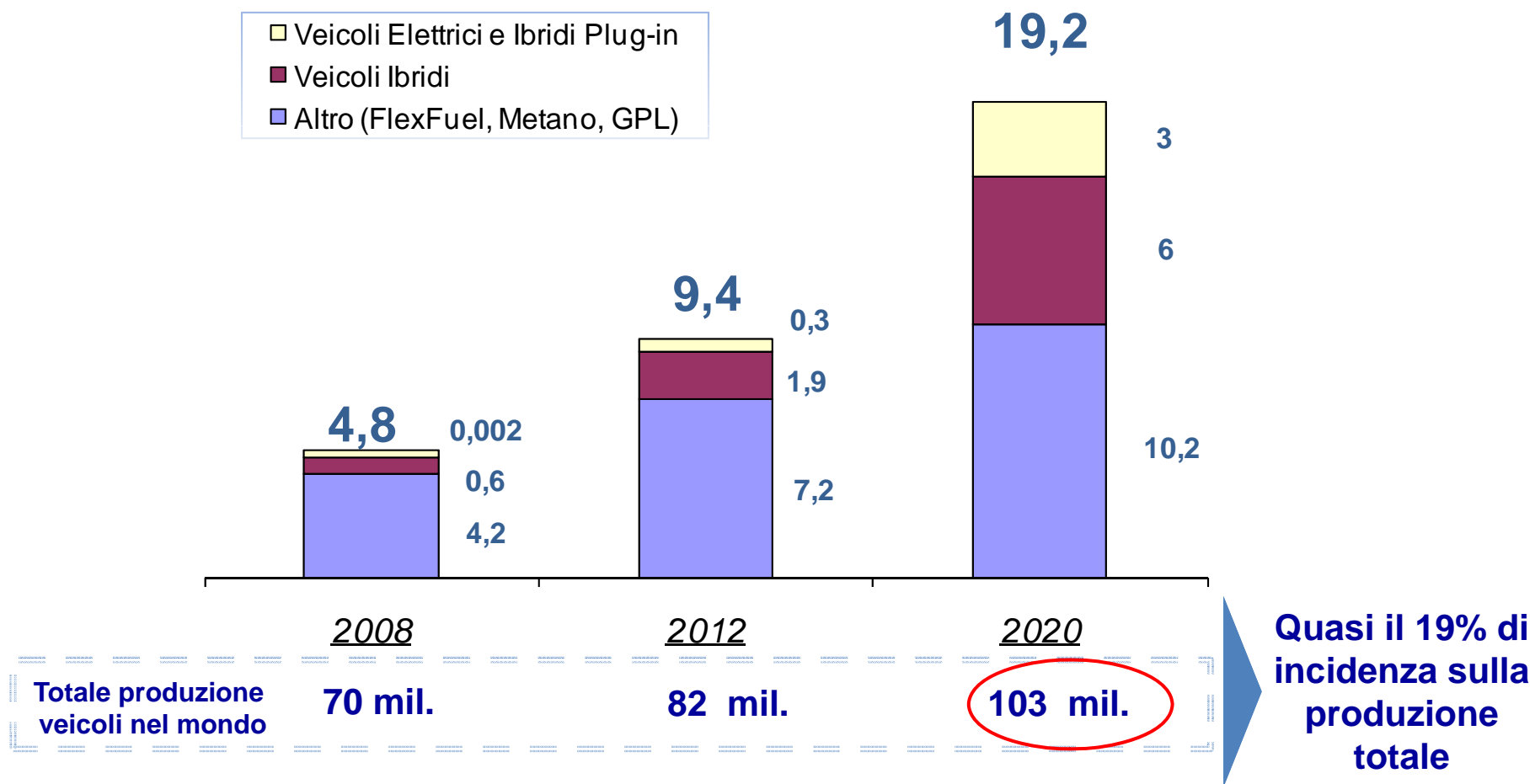


Fonte: DENA: Deutsche Energie-Agentur – Giugno 2010

Nel medio periodo è comunque necessario e vitale promuovere il miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna e contemporaneamente preparare il mercato (infrastrutture, normative,..) all'introduzione dei nuovi carburanti

Efficienza energetica: I motori ad alimentazione alternativa

Penetrazione dei motori ad alimentazione alternativa - Previsioni al 2020 (mln di veicoli)



Fonte: elaborazione ANFIA su dati Bosch 2010

Il costruttore nazionale e la componentistica rispetteranno i loro impegni di riduzione del CO2:

- Adottando tecnologie sostenibili per segmento e tipologia di veicolo**
- Accentuando il Downsizing (abbassamento del segmento)**
- Promuovendo l'offerta di veicoli ad alimentazione alternativa**

Agenda



1. La filiera automotive

2. Gli impegni dell'industria automotive per l'ambiente

3. Come rilanciare le politiche di efficienza energetica?

4. La risposta attesa dai Governi

Efficienza energetica: la risposta dei Governi



E' necessario che lo sforzo che l'industria nazionale sta sostenendo sia accompagnato da:

Governance

- Razionalizzazione delle iniziative istituzionali sui temi dell'efficienza energetica**
- Coordinamento e quadro stabile sulla Mobilità sostenibile**

Misure di sostegno strutturali:

- Promozione dei veicoli efficienti con misure durature: no agli incentivi spot**
- Interventi budget neutral:**
 - **Rimodulare la fiscalità e i costi di esercizio dei veicoli rendendo proporzionale il costo al livello di inquinamento prodotto, con**
 - **Aumentare le risorse per gli investimenti (es. TPL) a parità di imposizione fiscale**
- Investimenti nelle infrastrutture**
- Fondi R&D per sviluppo tecnologie a basso CO2**

 **Queste misure consentirebbero di investire invece di pagare multe**